

KOMMISJONSDIREKTIV 2003/27/EF

2005/EØS/49/32

av 3. april 2003

om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 96/96/EF med hensyn til prøving av eksosutslipp fra motorvogner(*)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til rådsdirektiv 96/96/EF av 20. desember 1996 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere⁽¹⁾, sist endret ved kommisjonsdirektiv 2001/11/EF⁽²⁾, særlig artikkel 7 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I «auto-oil-programmene», som ble igangsatt i 1992 for å skape et analysegrunnlag for fastsettelse av standarder for utslipp fra kjøretøyer og drivstoffkvalitet for år 2000 og videre framover med henblikk på å nå målene for luftkvalitet med særlig vekt på en reduksjon av utslipp fra veitransport, ble standarden for vedlikehold av motorvogner utpekt som en nøkkelfaktor for trafikkenes innvirkning på luftkvaliteten.
- 2) I direktiv 96/96/EF beskrives de prøvinger som skal utføres ved periodisk kontroll for å kontrollere om utslipp fra bensin- og dieseldrevne kjøretøyer ligger innenfor akseptable grenser.
- 3) Det ble i løpet av år 2000 holdt møter i en arbeidsgruppe nedsatt av Kommisjonen og bestående av eksperter fra den internasjonale komiteen for kontroll av motorvogner (CITA) og andre aktuelle organisasjoner. Gruppen gjennomgikk mulighetene for å endre grenseverdiene for utslippsprøvingene fastsatt i direktiv 96/96/EF og i europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF av 6. juni 2000 om utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer Fellesskapet⁽³⁾, med sikte på å fastslå om dette kunne gi gunstige virkninger for miljøet. Gruppen konkluderte med at gjeldende grenseverdier ligger godt over det som i praksis kan oppnås av motorvognene, forutsatt at de er riktig vedlikeholdt. De gjeldende grenseverdier er derfor ikke så effektive som de kunne være når det gjelder å oppdage store forurensere, dvs. kjøretøyer med eksosutslipp på minst 50 % over det som normalt burde kunne ventes av en riktig vedlikeholdt motorvogn.

- 4) Tiltakene fastsatt i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for tilpasning til den tekniske utvikling av direktivet om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere nedsatt ved artikkel 8 i direktiv 96/96/EF —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Vedlegg II i direktiv 96/96/EF endres som fastsatt i vedlegget til dette direktiv.

Artikkel 2

1. Medlemsstatene skal innen 1. januar 2004 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 3

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 3. april 2003.

For Kommisjonen

Loyola DE PALACIO

Visepresident

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 90 av 8.4.2003, s. 41, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 116/2003 av 26. september 2003 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se *EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende* nr. 64 av 18.12.2003, s. 22.

⁽¹⁾ EFT L 46 av 17.2.1997, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 48 av 17.2.2001, s. 20.

⁽³⁾ EFT L 203 av 10.8.2000, s. 1.

VEDLEGG

I nr. 7.10 i vedlegg II til direktiv 96/96/EF skal fjerde strekpunkt lyde:

«— dersom praktisk mulig, kontroll av at hastighetsbegrenseren hindrer kjøretøyer angitt i artikkel 2 og 3 i direktiv 92/6/EØF i å overskride de fastsatte verdiene.»

Nr. 8.2 i vedlegg II til direktiv 96/96/EF skal lyde:

«8.2. Eksosutslipp

8.2.1. Kjøretøyer som har motor med elektrisk tenning (bensinmotor)

a) Dersom utslippene ikke reduseres av et utslippskontrollsystem som f.eks. en treveiskatalysator med lambda-sonde:

1. Visuell kontroll av eksosanlegget for å fastslå at det er komplett og i tilfredsstillende stand, og at det ikke forekommer lekkasjer.
2. Visuell kontroll av utslippskontrollutstyr montert av produsenten for å fastslå at det er komplett og i tilfredsstillende stand, og at det ikke forekommer lekkasjer.

Etter at motoren er blitt tilstrekkelig varmkjørt (samtidig som det tas hensyn til produsentens anbefalinger), skal konsentrasjonen av karbonmonoksid (CO) i utslippet måles ved tomgang (ubelastet motor).

Det største tillatte CO-innhold i eksosutslippet skal være i samsvar med det som kjøretøyprodusenten har angitt. Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, eller når vedkommende myndigheter i medlemsstatene beslutter ikke å bruke dem som referanseverdi, skal CO-innholdet ikke overstige følgende:

- i) for kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang mellom den dato da medlemsstatene fastsatte at kjøretøyene skulle være i samsvar med direktiv 70/220/EØF(*) og 1. oktober 1986: CO - 4,5 volumprosent.
- ii) for kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. oktober 1986: CO - 3,5 volumprosent.

b) Dersom eksosutslippene kontrolleres av et avansert utslippskontrollsystem som f.eks. en treveiskatalysator med lambda-sonde:

1. Visuell kontroll av eksosanlegget for å fastslå at det er komplett og i tilfredsstillende stand, og at det ikke forekommer lekkasjer.
2. Visuell kontroll av utslippskontrollutstyr montert av produsenten for å fastslå at det er komplett og i tilfredsstillende stand, og at det ikke forekommer lekkasjer.
3. Bestemmelse av effektiviteten til kjøretøyets utslippskontrollsystem ved måling av lambda-verdien og CO-innholdet i eksosen i samsvar med nr. 4 eller med framgangsmåten foreslått og godkjent av produsentene samtidig med typegodkjenningen. Ved hver prøve skal motoren være driftsvarm i samsvar med kjøretøyprodusentens anbefalinger.
4. Utslipp fra eksosrøret – grenseverdier

Det største tillatte CO-innhold i eksosen skal være i samsvar med det som kjøretøyprodusenten har angitt. Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, skal CO-innholdet ikke overstige følgende verdier:

i) Målinger mens motoren går på tomgang:

Det største tillatte CO-innhold i eksosen må ikke overstige 0,5 volumprosent, og for kjøretøyer som er typegodkjent i henhold til grenseverdiene angitt i rad A eller B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF(**) eller senere endringer, må CO-innholdet ikke overstige 0,3 volumprosent. Dersom direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF, ikke kan anvendes, får ovenstående bestemmelser anvendelse på kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2002.

ii) Målinger ved forhøyet tomgangsturtall (ubelastet motor) på minst 2 000 omdr./min.⁻¹:

Det største tillatte CO-innhold i eksosen må ikke overstige 0,3 volumprosent, og for kjøretøyer som er typegodkjent i henhold til grenseverdiene angitt i rad A eller B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF eller senere endringer, må CO-innholdet ikke overstige 0,2 volumprosent. Dersom direktiv 70/220/EØF som endret ved direktiv 98/69/EF, ikke kan anvendes, får ovenstående bestemmelser anvendelse på kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ eller i samsvar med produsentens spesifikasjoner.

- iii) For motorvogner utstyrt med egendiagnosesystemer i samsvar med direktiv 70/220/EØF (som endret ved direktiv 98/69/EF og senere endringer) kan medlemsstatene som et alternativ til prøvingen angitt i i) fastslå om utslippssystemet virker som det skal ved å avlese diagnoseinnretningen og samtidig kontrollere at egendiagnosesystemet virker på en tilfredsstillende måte.

8.2.2. Motorvogner som har motor med kompresjonstenning (dieselmotor)

- a) Målinger av utslippets røyktetthet ved fri akselerasjon (ubelastet motor fra tomgangsturtall opp til avreguleringsturtallet), med giret i fristilling og clutchpedalen i inngrep.
- b) Klargjøring av kjøretøyet:
1. Kjøretøyene kan kontrolleres uten å være klarlagt på forhånd, men av sikkerhetsgrunner bør det påses at motoren er varm og i tilfredsstillende mekanisk stand.
 2. Med forbehold for bestemmelsene i bokstav d) nr. 5) kan ingen kjøretøyer nektes godkjenning uten å ha blitt klarlagt på følgende måte:
 - i) Motoren skal være varm: det vil si at temperaturen på motoroljen målt med en sonde i røret for oljepeilepinne skal være minst 80 °C eller tilsvare normal driftstemperatur dersom den er lavere, eller motorblokkens temperatur, målt ved nivået av infrarød stråling, skal holde minst samme temperatur. Dersom slik måling på grunn av kjøretøyets oppbygning ikke er mulig, kan motorens normale driftstemperatur fastslås på annen måte, for eksempel ved at kjøleviften er i drift.
 - ii) Eksosanlegget skal utluftes ved minst tre sykluser med fri akselerasjon eller ved en tilsvarende framgangsmåte.
- c) Prøvmingsmetode:
1. Visuell kontroll av utslippskontrollutstyr montert av produsenten for å fastslå at det er komplett og i tilfredsstillende stand, og at det ikke forekommer lekkasjer.
 2. Motoren og en eventuell turbolader skal gå på tomgang før hver syklus med fri akselerasjon. For tunge dieselmotorer betyr dette en ventetid på minst ti sekunder etter at gasspedalen er sluppet.
 3. På begynnelsen av hver syklus med fri akselerasjon skal gasspedalen trykkes raskt og jevnt helt inn (på under ett sekund), men ikke voldsomt, slik at det oppnås høyeste ytelse fra innsprøytingspumpen.
 4. Ved hver syklus med fri akselerasjon skal motoren før gasspedalen slippes nå avreguleringsturtallet eller, for kjøretøyer med automatisk gir, hastigheten angitt av produsenten eller, dersom slike data ikke er tilgjengelige, to tredeler av avreguleringsturtallet. Dette kan for eksempel sikres ved at motorturtallet kontrolleres eller ved at det får gå tilstrekkelig tid fra gasspedalen trykkes inn til den slippes, det vil si minst to sekunder for kjøretøyer i gruppe 1 og 2 som angitt i vedlegg I.
- d) Grenseverdier:
1. Konsentrasjonsnivået skal ikke overstige nivået angitt på merket i samsvar med direktiv 72/306/EØF(***)).
 2. Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, eller når vedkommende myndigheter i medlemsstatene beslutter ikke å bruke dem som referanse, skal ikke konsentrasjonsnivået overstige det nivå som er angitt av produsenten, eller følgende grenseverdier for absorpsjonsfaktoren:
Høyeste absorpsjonsfaktor for:
 - sugedieselmotorer = 2,5 m⁻¹
 - turboladede dieselmotorer = 3,0 m⁻¹
 - en grenseverdi på 1,5 m⁻¹ skal gjelde for følgende kjøretøyer som er blitt typegodkjent i henhold til grenseverdiene angitt i:
 - a) rad B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF — (Lette dieselmotorer — Euro 4),
 - b) rad B1 i tabellene i nr. 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF, som endret ved direktiv 1999/96/EF(****) — (Tunge dieselmotorer — Euro 4),
 - c) rad B2 i tabellene i nr. 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF, som endret ved direktiv 1999/96/EF — (Tunge dieselmotorer — Euro 5),

- d) rad C i tabellene i nr. 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF, som endret ved direktiv 1999/96/EF — (Tunge kjøretøyer — EEV)

eller grenseverdier i senere endringer av direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF, eller grenseverdier i senere endringer av direktiv 88/77/EØF, som endret ved direktiv 1999/96/EF, eller tilsvarende grenseverdier dersom det er brukt annet utstyr enn det som brukes ved EF-typegodkjenningen.

Dersom nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF, eller nr. 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF, som endret ved direktiv 1999/96/EF, ikke kan anvendes, får ovenstående bestemmelser anvendelse på kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2008.

3. Kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang før 1. januar 1980, er fritatt for disse krav.
4. Kjøretøyer skal nektes godkjenning bare dersom det aritmetiske gjennomsnittet av minst de tre siste syklusene med fri akselerasjon overskrider grenseverdien. Dette gjennomsnittet kan beregnes ved at det ses bort fra verdier som avviker sterkt fra det målte gjennomsnittet, eller oppnås ved en annen statistisk beregning som tar hensyn til de målte verdiens spredning. Medlemsstatene kan begrense antallet prøvinger som skal foretas.
5. For å unngå unødvendige prøvinger kan medlemsstatene som unntak fra bestemmelsene i nr. 8.2.2 bokstav d) nr. 4 nekte godkjenning av kjøretøyer der de målte verdiene i mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting nevnt i nr. 8.2.2 bokstav b) nr. 2 ii) (eller tilsvarende framgangsmåte) ligger betydelig over grenseverdiene. På samme måte kan medlemsstatene for å unngå unødvendig prøving, som unntak fra bestemmelsene i nr. 8.2.2 bokstav d) nr. 4, godkjenne kjøretøyer der de målte verdiene i mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting nevnt i nr. 8.2.2 bokstav b) nr. 2 ii) (eller tilsvarende framgangsmåte) ligger betydelig under grenseverdiene.

8.2.3. Prøvingsutstyr

Utslipp fra kjøretøyer skal undersøkes ved hjelp av apparater som nøyaktig kan fastslå om grenseverdiene som produsenten har fastsatt eller angitt, er oppfylt.

- 8.2.4. Dersom en kjøretøytype under EF-typegodkjenningen ikke har kunnet oppfylle grenseverdiene fastsatt i dette direktiv, kan medlemsstatene fastsette høyere grenseverdier for denne kjøretøytype på grunnlag av bevis fra produsenten. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen, som deretter skal underrette de øvrige medlemsstatene om dette.

(*) EFT L 76 av 9.3.1970, s. 1.

(**) EFT L 350 av 28.12.1998, s. 1.

(***) EFT L 190 av 20.8.1972, s. 1.

(****) EFT L 44 av 16.2.2000, s. 1.»